

KOMISIJA

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 5. junija 2009

o sprejetju skupne varnostne metode za oceno doseganja varnostnih ciljev, kot je navedeno v členu 6 Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta

(notificirano pod dokumentarno številko C(2009) 4246)

(Besedilo velja za EGP)

(2009/460/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

uvesti prvo skupino SVC. Temeljiti mora na preučitvi sedanjih ciljev in ravni varnosti železniških sistemov v državah članicah.

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (Direktiva o varnosti na železnici) ⁽¹⁾ ter zlasti člena 6(1) Direktive,

(4) Poleg tega je za ohranitev sedanje ravni varnosti železniškega sistema potrebna uskladitev ravni varnosti za celotne nacionalne železniške sisteme, in sicer kar zadeva merila za sprejemljivost tveganja. Skladnost z ravnmi varnosti je treba spremljati v različnih državah članicah.

ob upoštevanju priporočila Evropske agencije za železniški promet o skupnih varnostnih metodah za izračun, oceno in izvrševanje v okviru prve skupine skupnih varnostnih ciljev, ki je bilo Komisiji predloženo 29. aprila 2008,

(5) Za vzpostavitev prve skupine SVC v skladu s členom 7(3) Direktive 2004/49/ES je treba na podlagi nacionalnih referenčnih vrednosti (NRV), ki jih izračunata in uporabljata Evropska agencija za železniški promet (Agencija) in Komisija, v smislu obsega opredeliti sedanjo raven varnosti železniških sistemov v državah članicah. Te NRV je treba izračunati le v letu 2009 za razvoj prve skupine SVC in v letu 2011 za razvoj druge skupine SVC.

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V skladu z Direktivo 2004/49/ES je treba skupne varnostne cilje (SVC) in skupne varnostne metode (SVM) uvajati postopno, da se zagotovi ohranjanje visoke ravni varnosti ter da se ta izboljša, če je to potrebno in izvedljivo.

(6) Da se zagotovi skladnost NRV in prepreči prevelika obremenitev, je treba iz te odločbe izvzeti sisteme lahke železnice, funkcionalno ločena omrežja, železniške infrastrukture, ki so v zasebni lasti in jih uporablja izključno lastnik, železnice, ki so del kulturne dediščine, ter muzejske in turistične železnice.

(2) Evropska komisija sprejme SVM v skladu s členom 6(1) Direktive 2004/49/ES. V skupnih varnostnih metodah mora biti med drugim in v skladu s členom 6(3) Direktive 2004/49/ES navedeno, kako se ocenjujeta raven varnosti in doseganje SVC.

(3) Za zagotovitev, da se sedanja raven varnosti železniškega sistema v nobeni državi članici ne bo zmanjšala, je treba

(7) Zaradi pomanjkanja usklajenih in zanesljivih podatkov o ravni varnosti delov železniškega sistema iz člena 7(4) Direktive 2004/49/ES je bilo ugotovljeno, da je razvoj prve skupine SVC, izražene v merilih sprejemljivosti tveganja za opredeljene kategorije posameznikov in za družbo kot celoto, trenutno mogoč le za celoten železniški sistem, kar pa ne velja za njegove dele.

⁽¹⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 44.

- (8) Ob upoštevanju postopnega usklajevanja nacionalnih statističnih podatkov o nesrečah in z njimi povezanih posledic se morajo v skladu z Uredbo (ES) št. 91/2003 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. decembra 2002 o statistiki železniškega prevoza⁽¹⁾ in Direktivo 2004/49/ES pri razvoju skupnih metod za spremljanje in ciljno usmerjanje ravni varnosti železniških sistemov v državah članicah upoštevati statistične negotovosti in potreba po elementu za presojo, ko se odloča o tem, ali država članica vzdržuje raven varnosti.
- (9) Da se omogoči poštena in pregledna primerjava ravni varnosti železnice med državami članicami, mora vsaka država članica oceniti svojo raven varnosti na podlagi skupnega pristopa za opredelitev varnostnih ciljev železniškega sistema in dokazovanje skladnosti z njimi.
- (10) Ukrepi iz te odločbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega v skladu s členom 27(1) Direktive 2004/49/ES –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Vsebina

Ta odločba določa skupno varnostno metodo, ki jo bo uporabljala Evropska agencija za železniški promet (v nadaljevanju „Agencija“) za izračun in oceno doseganja skupnih varnostnih ciljev (SVC) na podlagi člena 6(1) Direktive 2004/49/ES.

Člen 2

Področje uporabe

Ta odločba se uporablja za celotne železniške sisteme vseh držav članic. Ne uporablja pa se za:

- (a) podzemne železnice, tramvaje in druge sisteme lahke železnice;
- (b) omrežja, ki so funkcionalno ločena od ostalega železniškega sistema in so predvidena le za obratovanje lokalnega, mestnega in primestnega potniškega prometa, ter tudi prevoznike v železniškem prometu, ki izvajajo dejavnost izključno v teh omrežjih;
- (c) železniško infrastrukturo v zasebni lasti, ki jo uporablja izključno njen lastnik za lastne prevoze blaga;
- (d) vozila, ki so del kulturne dediščine in obratujejo v nacionalnih omrežjih, če izpolnjujejo nacionalna varnostna pravila in predpise, da se zagotavlja varno obratovanje takšnih vozil;
- (e) železnice, ki so del kulturne dediščine, ter muzejske in turistične železnice, ki obratujejo v lastnih omrežjih, vključno z delavnicami, vozili in osebjem.

Člen 3

Opredelitve pojmov

V tej odločbi se uporabljajo opredelitve iz Direktive 2004/49/ES in Uredbe (ES) št. 91/2003.

Poleg tega veljajo naslednje opredelitve:

- (a) „nacionalna referenčna vrednost (NRV)“ pomeni referenčno vrednost z najvišjo dovoljeno stopnjo kategorije tveganja v železniškem prometu za zadevno državo članico;
- (b) „kategorija tveganja“ pomeni eno od kategorij tveganja v železniškem prometu, opredeljenih v členu 7(4)(a) in (b) Direktive 2004/49/ES;
- (c) „načrt za povečanje varnosti“ pomeni načrt za izvajanje organizacijske strukture, odgovornosti, postopkov, dejavnosti, zmogljivosti in virov, ki so potrebni za zmanjšanje tveganja za eno ali več kategorij tveganja;
- (d) „smrtni primeri in težke poškodbe“ pomenijo merjenje posledic hudih nesreč, ki vključujejo smrtne primere in težke poškodbe, pri čemer v statističnem smislu velja, da je ena težka poškodba enakovredna 0,1 smrtnega primera;
- (e) „uporabniki nivojskih prehodov“ pomenijo osebe, ki pri prečkanju železniške proge s katerim koli prevoznim sredstvom ali peš uporabljajo nivojske prehode;
- (f) „osebje“ ali „zaposleni, vključno z osebjem izvajalcev“ pomenijo vse osebe, katerih zaposlitev je povezana z železnico in so v času nesreče na delovnem mestu; ta kategorija vključuje osebje vlaka in osebe, ki upravljajo železniška vozna sredstva in infrastrukturo;
- (g) „nepooblaščen osebe v železniških prostorih“ pomenijo vse osebe, ki so prisotne v železniških prostorih, v katerih je taka prisotnost prepovedana, razen uporabnikov nivojskih prehodov;
- (h) „druge osebe (tretje osebe)“ pomenijo vse osebe, ki niso opredeljene kot „potniki“, „zaposleni, vključno z osebjem izvajalcev“, „uporabniki nivojskih prehodov“ ali „nepooblaščen osebe v železniških prostorih“;

⁽¹⁾ UL L 14, 21.1.2003, str. 1.

- (i) „tveganje za družbo kot celoto“ pomeni skupno tveganje za vse kategorije oseb, navedene v členu 7(4)(a) Direktive 2004/49/ES;
- (j) „potniški kilometer“ pomeni mersko enoto, ki predstavlja gibanje potniškega vlaka na razdalji enega kilometra; upošteva se le razdalja na nacionalnem ozemlju države poročevalke;
- (k) „progovni kilometer“ pomeni razdaljo, merjeno v kilometrih železniškega omrežja v državah članicah, pri čemer je treba upoštevati vse proge železniškega omrežja z več progami.

Člen 4

Metodologije za izračun NRV in SVC ter oceno njihovega doseganja

1. Za izračun ter oceno doseganja NRV in SVC se uporablja metodologija iz Priloge.
2. Agencija v skladu z metodologijo iz oddelka 2.2 Priloge Komisiji predlaga NRV, ki se izračunajo v skladu z oddelkom 2.1 Priloge, in SVC, ki temeljijo na NRV. Ko Komisija sprejme NRV in SVC, Agencija oceni dosežek držav članic v skladu s poglavjem 3 Priloge.
3. Ocena predvidenih stroškov in koristi SVC iz člena 7(3) Direktive 2004/49/ES se omeji na tiste države članice, pri katerih je bilo ugotovljeno, da so NRV za katero koli kategorijo tveganja višje od ustreznih SVC.

Člen 5

Izvršilni ukrepi

V skladu z različnimi končnimi rezultati ocene doseganja iz točke 3.1.5 Priloge se sprejmejo naslednji izvršilni ukrepi:

- (a) v primeru „možnosti znižanja ravni varnosti“: države članice Komisiji pošljejo poročilo o možnih vzrokih pridobljenih rezultatov;
- (b) v primeru „verjetnosti znižanja ravni varnosti“: države članice Komisiji pošljejo poročilo o možnih vzrokih pridobljenih rezultatov in po potrebi predložijo načrt za povečanje varnosti.

Za ovrednotenje kakršnih koli informacij in dokazov, ki jih zagotovijo države članice v skladu s postopkom iz točk (a) in (b), lahko Komisija Agencijo zaprosi za tehnično mnenje.

Člen 6

Naslovniki

Ta odločba je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 5. junija 2009

Za Komisijo
Antonio TAJANI
Podpredsednik

PRILOGA

1. Statistični viri in merske enote za izračun NRV in SVC**1.1 Statistični viri**

1.1.1 NRV in SVC se izračunajo na podlagi podatkov o železniških nesrečah in z njimi povezanih posledicah, ki se sporočijo v skladu s Prilogo H k Uredbi (ES) št. 91/2003 ter določbami iz člena 5, člena 18 in Priloge I k Direktivi 2004/49/ES.

1.1.2 Če obstajajo neskladja med podatki iz dveh virov iz točke 1.1.1, se v okviru določanja prve skupine SVC prednostno obravnavajo podatki, ki se sporočijo v skladu s Prilogo H k Uredbi (ES) št. 91/2003.

1.1.3 Časovne vrste podatkov, ki se bodo uporabile za dodajanje vrednosti NRV in SVC, vključujejo zadnja štiri poročevalna leta. Agencija mora Komisiji najpozneje do 31. januarja 2011 predlagati sprejetje posodobljenih vrednosti za NRV in SVC, ki se izračunajo glede na podatke za zadnjih šest poročevalnih let.

1.2 Merske enote za NRV

1.2.1 Merske enote za NRV so izražene v skladu z matematično definicijo tveganja. Posledice nesreč, ki se obravnavajo za vsako od kategorij tveganja, so smrtni primeri in težke poškodbe.

1.2.2 Merske enote, ki se uporabljajo za količinsko opredelitev NRV za vsako od kategorij tveganja, so določene v Dodatku 1 ter izhajajo iz uporabe načel in opredelitev iz točke 1.2.1 in po potrebi iz točke 1.2.3. Z namenom standardizacije NRV vključujejo merske enote podlage za primerjavo iz Dodatka 1.

1.2.3 Za vsako od kategorij tveganja „potniki“ in „uporabniki nivojskih prehodov“ se določita dve različni NRV, izraženi z različnima merskima enotama iz Dodatka 1. Za oceno doseganja iz poglavja 3 velja, da zadostuje skladnost z vsaj eno od teh NRV.

1.3 Merske enote za SVC

1.3.1 Merske enote za količinsko opredelitev SVC za vsako od kategorij tveganja so enake kot merske enote za NRV iz oddelka 1.2.

2. Metodologija za izračun NRV in izpeljavo SVC**2.1 Metodologija za izračun NRV**

2.1.1 Za vsako državo članico in vsako kategorijo tveganja se NRV izračunajo po naslednjem postopku v danem zaporedju:

(a) izračun vrednosti v skladu z ustreznimi merskimi enotami iz Dodatka 1, pri čemer se upoštevajo podatki in določbe iz oddelka 1.1;

(b) analiza rezultatov postopka iz točke (a), da se preveri prisotnost in ponovni pojav ničtih vrednosti za smrtne primere in težke poškodbe v okviru ugotovljene ravni varnosti za zadevna leta;

(c) če sta ničti vrednosti iz točke (b) le dve, se izračuna tehtano povprečje vrednosti iz točke (a), kot je opisano v oddelku 2.3, pri čemer se rezultat šteje kot NRV;

(d) če sta ničti vrednosti iz točke (b) več kot dve, mora Agencija NRV pripisati diskrecijsko vrednost, ki se ugotovi s posvetovanjem z zadevno državo članico.

2.2 Metodologija za izpeljavo SVC iz NRV

2.2.1 Po izračunu NRV za vsako državo članico v skladu s postopkom iz oddelka 2.1 se za vsako kategorijo tveganja ustreznemu SVC določi vrednost, ki je manjša od:

(a) vrednosti NRV, ki je med državami članicami najvišja;

(b) vrednosti, ki ustreza desetkratni evropski povprečni vrednosti tveganja, na katero se nanaša zadevna NRV.

2.2.2 Evropsko povprečje iz točke 2.2.1(b) se izračuna z združevanjem ustreznih podatkov za vse države članice in uporabo ustreznih merskih enot, navedenih v Dodatku 1, ter tudi tehtanega povprečja, opisanega v oddelku 2.3.

2.3 Postopek določanja tehtanega povprečja za izračun NRV

2.3.1 Za vsako državo članico in vsako kategorijo tveganja, za katero se lahko v skladu s točko 2.1.1(c) določi tehtano povprečje, je treba za izračun NRV_Y za leto Y (pri čemer je $Y = 2009$ in 2011) upoštevati naslednje korake:

(a) izračun letnih opazovanj OBS_i (pri čemer je i leto opazovanja) z ustreznimi merskimi enotami iz Dodatka 1 po zagotovitvi podatkov zadnjih n poročevalnih let, kot je navedeno v točki 2.1.1(a) [na začetku je $n = 4$; od leta 2011 naprej je $n = 6$];

(b) izračun aritmetičnega povprečja (AV) letnih opazovanj OBS_i za leto n ;

(c) izračun absolutne vrednosti razlike $ABSDIFF_i$ med vsakim letnim opazovanjem OBS_i in AV . Če velja $ABSDIFF_i < 0,01 * AV$, se $ABSDIFF_i$ doda konstantna vrednost, ki je enaka $0,01 * AV$;

(d) izračun teže (W_i) za vsako leto i , tako da se upošteva obratna vrednost $ABSDIFF_i$;

(e) izračun NRV_Y v obliki tehtanega povprečja, kot sledi:

$$NRV_Y = \frac{\sum_{i=x}^N W_i \times OBS_i}{\sum_{i=x}^N W_i};$$

pri čemer je i naravno število in

$$\begin{cases} \text{if } Y = 2009: x = Y - 5; N = Y - 2 \\ \text{if } Y = 2011: x = Y - 7; N = Y - 2 \end{cases}$$

3. Okvirni vzorec za oceno doseganja NRV in SVC

3.1 Metodologija za oceno doseganja NRV in SVC

3.1.1 Za oceno doseganja NRV in SVC veljajo naslednja načela:

(a) za vsako državo članico in vsako kategorijo tveganja, za katero velja, da je NRV enaka ali manjša kot ustrezen SVC, bo tudi doseganje NRV samodejno pomenilo doseganje SVC. Doseganje NRV se oceni v skladu s postopkom iz oddelka 3.2, NRV pa predstavlja najvišjo dovoljeno raven tveganja, na katero se nanaša brez poseganja v določbe v zvezi z razponom dovoljenega odstopanja iz točke 3.2.3;

(b) za vsako državo članico in vsako kategorijo tveganja, katere NRV je višja od ustreznega SVC, predstavlja SVC najvišjo dovoljeno raven tveganja, na katero se nanaša. Doseganje SVC se oceni v skladu z zahtevami, ki izhajajo iz ocene učinka, in po potrebi s časovnim okvirom za postopno izvajanje SVC ob upoštevanju člena 7(3) Direktive 2004/49/ES.

3.1.2 Za vsako državo članico in vsako kategorijo tveganja mora Agencija vsako leto oceniti doseganje NRV in SVC, pri čemer je treba upoštevati zadnja štiri poročevalna leta.

3.1.3 Agencija mora vsako leto najpozneje do 31. marca Komisiji poročati o skupnih rezultatih ocene doseganja NRV in SVC.

3.1.4 Glede na določbe iz točke 1.1.3 Agencija od leta 2012 naprej vsako leto oceni doseganje NRV in SVC, pri čemer upošteva zadnjih pet poročevalnih let.

3.1.5 Rezultati ocene doseganja iz točke 3.1.1 se opredelijo na naslednji način:

(a) sprejemljiva raven varnosti;

(b) možnost znižanja ravni varnosti;

(c) verjetnost znižanja ravni varnosti.

3.2 Postopen opis postopka iz točke 3.1.1(a)

3.2.1 Postopek za oceno doseganja NRV obsega štiri različne korake, ki so opisani v naslednjih točkah. Celoten prikaz delovnih postopkov za odločanje je prikazan v Dodatku 2, pri čemer puščice z DA in NE ustrezajo pozitivnim in negativnim rezultatom različnih korakov ocenjevanja.

3.2.2 S prvim korakom ocenjevanja se preveri, ali je ugotovljena raven varnosti skladna z NRV ali ne. Ugotovljena raven varnosti se izmeri z uporabo merskih enot iz Dodatka 1 in podatkov iz oddelka 1.1, skupaj s časovnimi vrstami, ki vključujejo zadnja leta opazovanja, kot določa oddelek 3.1. Ugotovljena raven varnosti mora biti izražena v smislu:

(a) ugotovljene ravni varnosti v zadnjem poročevalnem letu,

(b) tehtanega drsečega povprečja (MWA), kot je opredeljeno v oddelku 3.3.

Rezultati uporabe točk (a) in (b) se nato primerjajo z NRV in če nobena od teh vrednosti ne presega NRV, velja raven varnosti za sprejemljivo. V nasprotnem primeru se postopek nadaljuje z drugim korakom ocenjevanja.

3.2.3 Z drugim korakom ocenjevanja se raven varnosti oceni kot sprejemljiva, če tehtano drseče povprečje ne presega NRV, ki se ji doda 20-odstotni razpon dovoljenega odstopanja. Če ta pogoj ni izpolnjen, mora Agencija prositi varnostni organ zadevne države članice, da navede posebnosti nesreče z največjimi posledicami (v smislu smrtnih primerov in težkih poškodb) v zadnjih letih opazovanja, kot je navedeno v oddelku 3.1, razen v letih, ki so se uporabila za določitev NRV.

Če ima ta nesreča hujše posledice kot najhujša nesreča, vključena v podatke, na podlagi katerih se določi NRV, jo je treba izključiti iz statističnih podatkov. Nato se tehtano drseče povprečje izračuna ponovno, da se preveri, ali spada v naveden razpon dovoljenega odstopanja. V tem primeru velja raven varnosti za sprejemljivo. V nasprotnem primeru se postopek nadaljuje s tretjim korakom ocenjevanja.

3.2.4 S tretjim korakom ocenjevanja se preveri, ali se je v obdobju treh let prvič zgodilo, da se z drugim korakom niso zagotovili dokazi o sprejemljivi ravni varnosti. V tem primeru velja rezultat tretjega koraka ocenjevanja za pozitivnega. Postopek se ne glede na rezultat tretjega koraka nadaljuje s četrtnim korakom.

3.2.5 S četrtnim korakom ocenjevanja se preveri, ali je število hudih nesreč na vlakovni kilometer glede na prejšnja leta ostalo enako (ali se je zmanjšalo). Pri merilih za to oceno se upošteva, ali se je število hudih nesreč na vlakovni kilometer v statističnem smislu znatno povečalo. To se oceni z uporabo Poissonove zgornje meje dovoljenega odstopanja, s katero se določi sprejemljiva spremenljivost, ki temelji na številu nesreč v različnih državah članicah.

Če število hudih nesreč na vlakovni kilometer ne presega navedene meje dovoljenega odstopanja, se šteje, da se število hudih nesreč v statističnem smislu ni zelo povečalo in da mora rezultat tega koraka ocenjevanja veljati za pozitivnega.

Glede na kategorijo tveganja, na katero se nanašajo različne NRV v okviru ocene doseganja, se pri tem koraku ocenjevanja upoštevajo naslednje hude nesreče:

(a) tveganje za potnike: vse pomembne hude nesreče;

(b) tveganje za osebe ali zaposlene, vključno z osebjem izvajalcev: vse pomembne hude nesreče;

(c) tveganje za uporabnike nivojskih prehodov: vse pomembne hude nesreče, ki spadajo v kategorijo „nesreče na nivojskih prehodih“;

(d) tveganje za nepooblaščen osebe v železniških prostorih: vse pomembne hude nesreče, vključene v kategorijo „nesreče oseb, ki jih povzročijo premikajoča se železniška vozna sredstva“;

(e) tveganje za druge osebe: vse pomembne hude nesreče;

(f) tveganje za družbo kot celoto: vse hude nesreče.

3.3 Postopek določanja tehtanega drsečega povprečja za letno oceno doseganja NRV

3.3.1 Za vsako državo članico in vsako kategorijo tveganja, za katero se pri izvajanju korakov ocenjevanja, opisanih v oddelku 3.2, vsako leto Y (od začetnega leta $Y = 2010$ naprej) uporabi tehtano drseče povprečje (MWA), je treba pri izračunu MWA_Y upoštevati naslednje stopnje:

(a) izračun letnih opazovanj OBS_i z ustreznimi kazalniki iz Dodatka 1 po zagotovitvi podatkov, ki so za ustreznega leta na voljo v virih iz oddelka 1.1 (znak i pomeni vrednosti, kot so opredeljene v spodnji formuli);

(b) izračun aritmetičnega povprečja (AV) letnih opazovanj OBS_i za leto n [na začetku je $n = 4$; od leta 2012 naprej je $n = 5$];

(c) izračun absolutne vrednosti razlike $ABSDIFF_i$ med vsakim letnim opazovanjem OBS_i in AV . Če velja $ABSDIFF_i < 0,01 * AV$, se $ABSDIFF_i$ doda stalna vrednost, ki je enaka $0,01 * AV$;

(d) izračun teže W_i z uporabo obratne vrednosti $ABSDIFF_i$;

(e) izračun MWA_Y :

$$MWA_Y = \frac{\sum_{i=x}^N W_i \times OBS_i}{\sum_{i=x}^N W_i};$$

pri čemer je i naravno število in

$$\begin{cases} \text{if } Y = 2010 \text{ ali } 2011: x = Y - 5; N = Y - 2 \\ \text{if } Y \geq 2012: x = Y - 6; N = Y - 2 \end{cases}$$

DODATEK 1

Merske enote za NRV in SVC

Kategorija tveganja	Merske enote	Podlage za primerjavo
1. Potniki	1.1 število smrtnih primerov in težkih poškodb potnikov na leto zaradi hudih nesreč/število vlakovnih kilometrov potniškega prometa na leto	vlakovni kilometri potniškega prometa na leto
	1.2 število smrtnih primerov in težkih poškodb potnikov na leto zaradi hudih nesreč/število potniških kilometrov na leto	potniški kilometri na leto
2. Zaposleni	število smrtnih primerov in težkih poškodb zaposlenih na leto zaradi hudih nesreč/število vlakovnih kilometrov na leto	vlakovni kilometri na leto
3. Uporabniki nivojskih prehodov	3.1 število smrtnih primerov in težkih poškodb uporabnikov nivojskih prehodov na leto zaradi hudih nesreč/število vlakovnih kilometrov na leto	vlakovni kilometri na leto
	3.2 število smrtnih primerov in težkih poškodb uporabnikov nivojskih prehodov na leto zaradi hudih nesreč/[število vlakovnih kilometrov na leto * število nivojskih prehodov]/progovni kilometri]	(vlakovni kilometri na leto * število nivojskih prehodov)/progovni kilometri
4. Druge osebe	število smrtnih primerov in težkih poškodb ljudi, ki spadajo v kategorijo „druge osebe“, zaradi hudih nesreč/število vlakovnih kilometrov na leto	vlakovni kilometri na leto
5. Nepooblaščenice osebe v železniških prostorih	število smrtnih primerov in težkih poškodb nepooblaščenih oseb v železniških prostorih na leto zaradi hudih nesreč/število vlakovnih kilometrov na leto	vlakovni kilometri na leto
6. Celotna družba	skupno število smrtnih primerov in težkih poškodb na leto zaradi hudih nesreč/število vlakovnih kilometrov na leto	vlakovni kilometri na leto

DODATEK 2

Prikaz delovnih postopkov za odločanje v postopku iz točke 3.1.1(a) Priloge

